



## **REGOLAMENTO v1.23 - SIM.RACINGWORLD.IT**

Norme di comportamento in pista a cura della **Federazione Italiana Piloti Virtuali**  
(Fonte: <http://www.fipv.it/regoledicomportamento.aspx>)

### **1.0 - ISCRIZIONE**

L'iscrizione agli eventi di SIM.RACINGWORLD.IT è gratuita ed aperta a tutti gli utenti purché risultino regolarmente registrati al forum ([www.racingworld.it/forum/](http://www.racingworld.it/forum/)) ed abbiano una periferica di guida completa (volante + pedaliera). Ogni pilota potrà gestire la propria iscrizione dal portale (menu "Iscrizioni", visibile dopo avere effettuato il log-in nel sito).

- **1.1 - Iscrizione ai campionati**

Al fine di non falsare il regolare svolgimento dei campionati, le iscrizioni verranno accettate fino al secondo evento disputato (in caso di un massimo di 5 eventi in calendario) o fino al terzo evento disputato qualora il numero di eventi in calendario dovesse essere maggiore o uguale a 6.

### **2.0 - SERVER**

I server sono attivi 24 ore su 24, 7 giorni su 7. Durante le sessioni di allenamento e/o i turni ufficiali (libere, qualifiche, warm-up e gara), tutti gli utenti dovranno entrare nel server solo ed esclusivamente con il proprio Nome e Cognome. Non sono e non saranno in alcun modo ammessi Nickname o sigle dopo i nomi.

### **3.0 - FORMAT EVENTI**

Tutte le informazioni riguardanti il format della gara e gli orari dei vari eventi saranno specificati all'interno del topic ufficiale del campionato e/o Special Event così come eventuali aiuti alla guida e percentuale dei danni.

### **4.0 - QUALIFICHE**

In tutti i turni di qualifiche, la corsia dei box va percorsa con il limitatore di velocità inserito e va attraversata solo quando la luce rossa del semaforo si spegne. È inoltre possibile premere il tasto "ESC" in qualsiasi momento e riprendere regolarmente il turno di prove cronometrate.

### **5.0 - VALIDAZIONE DELLA GARA**

Una gara verrà considerata valida se verrà completato "almeno" il 50% della sua durata totale. In questo caso i punti della classifica verranno però dimezzati. Per avere la totalità dei punti bisognerà invece completare "almeno" il 75% della corsa. Eventuali rinvii per problemi tecnici imputabili ai server di S.RW

saranno comunicati in tempo dalla Direzione Gara (da ora DG). La DG si riserva comunque il diritto di annullare/interrompere una gara senza recuperarla in un secondo momento o di ripeterla qualora il numero dei piloti ritirati al primo giro è maggiore o uguale al 50% dei presenti.

## 6.0 - DIVISIONE IN GRUPPI

Qualora il numero degli iscritti dovesse essere maggiore o uguale a 50, la DG potrà decidere di suddividere i piloti in due gruppi grazie ad una selezione fatta in base agli HotLaps registrati sul server ufficiale. La divisione seguirà l'ordine dei giri più veloci fino all'esaurimento dei posti. Entrambi i gruppi avranno punteggi differenti e alla fine di ciascun evento i primi 5 piloti del Gruppo 2 prenderanno il posto degli ultimi 5 piloti del Gruppo 1. I piloti assenti verranno retrocessi d'ufficio al secondo gruppo. Se il loro numero è maggiore o uguale a 5 verranno retrocessi solo questi ultimi, promuovendo un pari numero di piloti dal Gruppo 2.

## 7.0 - PUNTEGGI

### • 7.1 - Eventi Unici (gruppo unico)

#### **Gara**

01° classificato - 25 punti  
02° classificato - 20 punti  
03° classificato - 16 punti  
04° classificato - 13 punti  
05° classificato - 11 punti  
06° classificato - 10 punti  
07° classificato - 9 punti  
08° classificato - 8 punti  
09° classificato - 7 punti  
10° classificato - 6 punti  
11° classificato - 5 punti  
12° classificato - 4 punti  
13° classificato - 3 punti  
14° classificato - 2 punti  
15° classificato - 1 punto

Pole Position - 1 punto  
GPV in gara - 1 punto

### • 7.2 - Eventi con più gare (gruppo unico)

#### **Gara 1**

01° classificato - 25 punti  
02° classificato - 20 punti  
03° classificato - 16 punti  
04° classificato - 13 punti  
05° classificato - 11 punti  
06° classificato - 10 punti  
07° classificato - 9 punti  
08° classificato - 8 punti  
09° classificato - 7 punti  
10° classificato - 6 punti  
11° classificato - 5 punti  
12° classificato - 4 punti  
13° classificato - 3 punti  
14° classificato - 2 punti  
15° classificato - 1 punto

Pole Position - 1 punto  
GPV in gara - 1 punto

#### **Gare successive**

01° classificato - 16 punti  
02° classificato - 14 punti  
03° classificato - 12 punti  
04° classificato - 10 punti  
05° classificato - 8 punti  
06° classificato - 7 punti  
07° classificato - 6 punti  
08° classificato - 5 punti  
09° classificato - 4 punti  
10° classificato - 3 punti  
11° classificato - 2 punti  
12° classificato - 1 punto

- **7.3 - Eventi Unici (2 gruppi)**

<b>GRUPPO 1</b>	<b>GRUPPO 2</b>
<p><b>Gara</b></p> <p>01° classificato - 50 punti            02° classificato - 45 punti            03° classificato - 41 punti            04° classificato - 38 punti            05° classificato - 36 punti            06° classificato - 35 punti            07° classificato - 34 punti            08° classificato - 33 punti            09° classificato - 32 punti            10° classificato - 31 punti            11° classificato - 30 punti            12° classificato - 29 punti            13° classificato - 28 punti            14° classificato - 27 punti            15° classificato - 26 punti</p> <p>Pole Position - 2 punti            GPV in gara - 2 punti</p>	<p><b>Gara</b></p> <p>01° classificato - 25 punti            02° classificato - 20 punti            03° classificato - 16 punti            04° classificato - 13 punti            05° classificato - 11 punti            06° classificato - 10 punti            07° classificato - 9 punti            08° classificato - 8 punti            09° classificato - 7 punti            10° classificato - 6 punti            11° classificato - 5 punti            12° classificato - 4 punti            13° classificato - 3 punti            14° classificato - 2 punti            15° classificato - 1 punto</p> <p>Pole Position - 1 punto            GPV in gara - 1 punto</p>

- **7.4 - Eventi con più gare (2 gruppi)**

<b>GRUPPO 1</b>		<b>GRUPPO 2</b>	
<b>Gara 1</b>	<b>Gare successive</b>	<b>Gara 1</b>	<b>Gare successive</b>
01° classificato - 50 punti 02° classificato - 45 punti 03° classificato - 41 punti 04° classificato - 38 punti 05° classificato - 36 punti 06° classificato - 35 punti 07° classificato - 34 punti 08° classificato - 33 punti 09° classificato - 32 punti 10° classificato - 31 punti 11° classificato - 30 punti 12° classificato - 29 punti 13° classificato - 28 punti 14° classificato - 27 punti 15° classificato - 26 punti 16° classificato - 25 punti 17° classificato - 24 punti 18° classificato - 23 punti 19° classificato - 22 punti 20° classificato - 21 punti 21° classificato - 19 punti 22° classificato - 17 punti 23° classificato - 15 punti 24° classificato - 13 punti 25° classificato - 11 punti	01° classificato - 41 punti 02° classificato - 39 punti 03° classificato - 37 punti 04° classificato - 35 punti 05° classificato - 33 punti 06° classificato - 32 punti 07° classificato - 31 punti 08° classificato - 30 punti 09° classificato - 29 punti 10° classificato - 28 punti 11° classificato - 27 punti 12° classificato - 26 punti 13° classificato - 25 punti 14° classificato - 24 punti 15° classificato - 23 punti 16° classificato - 21 punti 17° classificato - 19 punti 18° classificato - 17 punti 19° classificato - 15 punti 20° classificato - 13 punti	01° classificato - 25 punti 02° classificato - 20 punti 03° classificato - 16 punti 04° classificato - 13 punti 05° classificato - 11 punti 06° classificato - 10 punti 07° classificato - 9 punti 08° classificato - 8 punti 09° classificato - 7 punti 10° classificato - 6 punti 11° classificato - 5 punti 12° classificato - 4 punti 13° classificato - 3 punti 14° classificato - 2 punti 15° classificato - 1 punto	01° classificato - 16 punti 02° classificato - 14 punti 03° classificato - 12 punti 04° classificato - 10 punti 05° classificato - 8 punti 06° classificato - 7 punti 07° classificato - 6 punti 08° classificato - 5 punti 09° classificato - 4 punti 10° classificato - 3 punti 11° classificato - 2 punti 12° classificato - 1 punto
Pole Position - 2 punti GPV in gara - 2 punti		Pole Position - 1 punto GPV in gara - 1 punto	

- **7.5 - GPV (Giri Più Veloci)**

I punti bonus relativi ai giri più veloci ottenuti in gara verranno assegnati con la stessa procedura utilizzata per le qualifiche, estraendo tutti i “best-lap” ed escludendo eventuali giri con tagli e/o larghi oltre i limiti consentiti (vale la regola delle “due ruote sempre in pista”).

- **7.6 - Punti bonus di fine campionato**

Al termine di ogni campionato verranno accreditati a ciascun pilota "x" punti bonus (tale numero verrà comunicato nella pagina ufficiale di ciascun campionato), a patto che venga garantita la partecipazione a tutte (o quasi) le gare in calendario. Entrando più nello specifico, per i campionati fino ad un massimo di 5 gare verranno dati i punti bonus solo a quei piloti che avranno preso parte a tutti gli eventi senza saltarne nessuno. Discorso simile per i campionati più lunghi dove tali punti verranno dati anche a chi avrà saltato un evento (uno solo) per impegni di varia natura.

- **7.7 - Parità**

In caso di pareggio, a fine campionato la classifica verrà stilata in base ai migliori piazzamenti ottenuti durante tutte le gare.

## **8.0 - TEAM**

Fatta eccezione per i campionati "multi-classe" (dove bisogna fare affidamento al regolamento aggiuntivo di ciascun evento), ciascun team può e deve essere composto da 2 piloti gestiti dalla figura del Team Manager (da ora TM) che si occuperà di ogni rapporto diretto con la DG (iscrizioni, reclami, ...).

Tutti i piloti Indipendenti potranno scegliere prima di ogni campionato se formare una o più squadre oppure correre da soli.

Eventuali sostituzioni dovranno essere comunicate almeno 1 (una) ora prima rispetto all'inizio di ciascun evento (che solitamente comincia alle 20,30 con il primo turno di Prove Libere). E' possibile sostituire un pilota con un altro già iscritto al campionato, purché questo non faccia parte di un team già esistente. In caso contrario, "il sostituto" potrà correre solo in base alla disponibilità di posti (la priorità va comunque data a chi si è iscritto per primo ed alle riserve, se ce ne sono).

## **9.0 - ASSENZE E RITIRI**

Il ritiro da un campionato potrà essere annullato solo prima del suo inizio. In caso contrario, non sarà più possibile riproporre l'iscrizione. Discorso a parte, invece, per le assenze. In caso di ripensamento, infatti, il pilota verrà riammesso in elenco ma perderà la priorità relativa all'iscrizione di quell'evento (verrà accodato in ultima posizione).

Assenze \* e ritiri possono e devono essere gestiti solo ed esclusivamente tramite portale (menu "Iscrizioni", visibile dopo avere effettuato il log-in nel sito). Solo in situazioni particolari (problemi al PC o alla linea del diretto interessato), verranno accettate segnalazioni da parte di altri utenti tramite il forum ufficiale dell'evento.

\* Le assenze vanno segnalate entro e non oltre 2 ore prima dell'inizio della sessione di qualifiche dell'evento in calendario.

## **10.0 - SKIN PERSONALIZZATE**

Nei campionati dove sarà consentito, la DG metterà a disposizione i template per personalizzare le skin delle vetture iscritte ai campionati. In caso di team, le skin dovranno essere riconducibili alla squadra e soprattutto non dovranno contenere scritte o immagini razziste, sacre e/o di tipo pornografico.

## **11.0 - BANDIERE**

- gialla: situazione di pericolo. Rallentare e non superare;

- rossa: sessione interrotta. La DG potrà decidere di annullare l'evento e/o effettuare una nuova ripartenza utilizzando la classifica del giro precedente, fatta eccezione per i piloti ritirati prima della sospensione.
- blu: agevolare prima possibile chi ci segue nella manovra di doppiaggio. L'esposizione di 3 bandiere blu consecutive causa una penalità Drive Through;
- nera: squalificato.

## 12.0 - ANTI-CHEAT

Al fine di garantire la massima regolarità di tutti i partecipanti, è obbligatorio l'uso del **Relay AntiCheat** in tutti gli eventi ufficiali ([http://sim.racingworld.it/pagina.php?cat=relay\\_anticheat](http://sim.racingworld.it/pagina.php?cat=relay_anticheat)).

## 13.0 - NORME DI COMPORTAMENTO

Anche se si tratta di gare "online", è richiesta la massima serietà da parte di tutti i partecipanti. Non sono in alcun modo tollerate parole offensive sia nei server di gara che nel forum di discussione, né tantomeno azioni poco rispettose verso altri concorrenti durante le varie sessioni ufficiali.

Durante le sessioni di qualifiche e gara è assolutamente vietato l'uso della chat.

- **13.1 - La partenza**

Di solito, chi non parte dalla Pole cerca di guadagnare il maggior numero di posti possibile nella fase di partenza. La vicinanza con gli avversari gonfia l'opportunismo che c'è in noi e giustifica rischi eccessivi per guadagnare più posti possibili. Scattano anche giustificazioni personali che si basano su opinioni maturate in altre occasioni (*Esempio: "Io sono più veloce di solito dal pilota X che però si è qualificato 4 posizioni più avanti di me a causa del traffico in qualifica. Devo subito sorpassare i 3 piloti davanti, perché se no mi andrà via X che cmq posso battere"*). Così ci si ritrova alla prima curva a tirare la frenata al massimo cercando di guadagnare metri preziosi e sorpassare così più piloti possibili. Peccato che il pensiero spesso è comune nella maggioranza dei piloti che formano la griglia. Si arriva così alla prima curva con una media di 10 piloti che frenano in ritardo. Qualcuno si intraversa, qualcuno tampona quello che ha davanti, insomma si fa presto a creare il danno in mezzo a tante auto portate al limite in uno spazio molto stretto.

Bisogna spostare sempre la nostra concentrazione sull'avversario più vicino. Se siamo al 10imo posto nella linea di partenza, il nostro avversario principale è il 9° e non i primi 3! Determinando il nostro vero avversario e concentrandosi su questo, si eliminano di colpo rischi inutili, non si cerca di sopravanzare più di una posizione e si riesce a gestire anche possibili emergenze in questa delicata fase della partenza.

Ricordate: se una mossa vi sembra rischiosa, allora nella maggioranza dei casi si trasformerà in un incidente.

- **13.2 - Gareggiare**

Non è un caso che quasi tutte le gare che si svolgono su circuiti stradali (gli ovali sono una modalità di gara del tutto diversa), la pitboard mostra i distacchi solo di chi ci insegue e di chi ci precede. Queste sono le uniche informazioni che ci interessano. Prima di andare a vincere una gara bisogna occuparsene di chi ci precede e difendersi da chi ci insegue. Concentrandosi su questi principi, e se siamo abbastanza bravi, la vittoria arriverà da sola o per lo meno guadagneremo un piazzamento adeguato alle nostre possibilità. Se invece il nostro unico pensiero è come sbarazzarsi velocemente degli avversari per arrivare primi, è facile che correremo rischi inutili che spesso portano a incidenti, eliminando così ogni speranza di piazzamento, figuriamoci di vittoria.

Anche se siete terzi e siete convinti di poter lottare per la vittoria per manifesta superiorità di prestazioni nei confronti di chi sta nelle prime due posizioni, concentratevi sempre sull'avversario diretto. Colmate il gap che vi separa girando sempre costanti e non cercando di sforzarvi oltre le vostre possibilità velocistiche. E' difficile o per lo meno molto raro che in gara un pilota riesca ad andare più veloce dei tempi che in media riesce a registrare nelle sessioni di allenamento. Non fatevi prendere dalla foga e cercate di mantenervi su questi tempi. Cercando di spingere oltre per andare ancora più veloce, quasi nella totalità di casi, porta ad un giro buono e un giro con qualche grave errore. Se vi va bene, perderete solo tempo inutile sprecando il precedente giro buono, se vi va male, finirete fuori pista perdendo qualche posizione o nella peggiore dei casi, sarete costretti ad abbandonare una gara che come minimo vi avrebbe regalato la 3<sup>a</sup> posizione nell'esempio sopradescritto.

- **13.3 - Il sorpasso**

L'arte estrema dello sport automobilistico. Ci sono esempi di piloti velocissimi che semplicemente non sanno sorpassare, e viceversa di piloti non particolarmente brillanti che invece riescono a sorpassare con facilità. Strategia, studio, psicologia, abilità, tecnica, esperienza, tutte doti che devono essere sfruttate a dovere per riuscire ad ottenere un buon sorpasso. Non ci stancheremo mai di sottolineare l'importanza di studiare bene l'avversario, possibilmente più di un giro. Solo studiando con pazienza l'avversario si riesce a capire il suo comportamento, trovare i punti deboli e scegliere il giusto momento per tentare il sorpasso. Inoltre nella fase di sorpasso bisogna sempre avere un piano alternativo, perché se per qualsiasi motivo, il sorpasso non vi riesce, dovrete essere pronti a rientrare in traiettoria senza danni per voi, la vostra macchina e ovviamente l'avversario. Il classico sorpasso disperato che spesso si vede nelle gare online, è una delle più comuni cause di abbandono, e provoca malcontento a piloti, team manager e organizzatori, nonché inutili polemiche nel dopogara. L'errore nelle gare ci sta, e se succede tutti si fanno una ragione, ma provocare l'errore prendendo rischi insensati tentando sorpassi disperati, di sicuro non aiuta. Ricordate inoltre che la responsabilità sta quasi sempre ed esclusivamente dalla parte di chi tenta il sorpasso, perché è lui che decide quando e come farlo. Così, tranne che in rarissime eccezioni, sarà chi ha tentato il sorpasso sbagliato a subire non solo le conseguenze dell'incidente ma anche le penalità degli organizzatori...

Studiate il vostro avversario. Non potete sorpassare subito per andare a prendere chi sta più avanti... Se vi è già capitato con successo, è stata solo fortuna, e prima o poi la fortuna sparisce. Concentratevi su chi avete davanti o indietro, mai su chi sta davanti a voi di 3-4 posizioni. Esiste anche un fattore che non sempre viene considerato e può portare a brutte sorprese. Il pilota davanti a voi, potrebbe essere molto esperto e potrebbe cambiare il suo stile di guida per sorprendervi. Se siete arrivati alle spalle di un pilota e vedete che in due curve simili frena 50m prima di voi, non è detto che quando tenterete il sorpasso lui non stava fingendo e riesca a frenare 10 metri dopo di voi. Questo potrebbe significare un sorpasso perso, ma se va veramente male e vi coglie a sorpresa oppure vi fa perdere il riferimento del punto di frenata, potrebbe anche significare un'uscita di pista o un incidente... Di certo non la cosa migliore. Studiare l'avversario vuol dire, restare a distanza ravvicinata ma sicura, osservare i punti di frenata e di accelerazione, le traiettorie e il modo in cui controlla la macchina. Dopo potete cominciare a fargli pressione, uscendo dalla scia e tentando finti sorpassi, per vedere come reagisce, se ha voglia di resistere oppure se preferisce cedere la posizione. Non seguitelo mai incollati sul suo paraurti soprattutto nei punti di frenata, perché è facile perdere i riferimenti oppure restare vittima di un suo errore di valutazione o perdita di controllo. Inoltre facendo pressione all'avversario non è raro che costui sbaglia e ceda la posizione senza alcun rischio dalla vostra parte. Un regalo sempre molto gradito. Ricordatevi sempre che la distanza fra le due vetture può essere fissa in termini di tempo, ma è molto relativa alla velocità delle due auto.

- **13.4 - Difendere la posizione**

Non sempre si riesce ad avere la meglio in termini di prestazioni. Capita, si spera raramente, a dover subire gli attacchi di un avversario più forte di noi. Fortunatamente non esiste nessuna regola che ci impone di lasciar strada a chi ci insegue, anzi spesso un pilota che resiste con successo agli attacchi dell'avversario, offre spettacolo e diventa "complice" di bellissimi duelli. Ma è sempre un bene difendersi a tutti i costi? Ovviamente la risposta scontata è no. Difendersi vuol dire rallentare il nostro ritmo di gara e se da una parte magari ci permette di mantenere la posizione contro il diretto avversario, a lunga durata una difesa può creare nelle nostre spalle un trenino agguerrito di avversari che non vedono l'ora di sorpassarci. Così invece che mantenere la propria posizione, si rischia di perderne diverse. Bisogna valutare di volta in volta la situazione. Se mancano pochi giri allora sicuramente vale la pena di provare a non cedere la posizione. Se invece ci troviamo nella prima metà di gara e chi ci insegue guadagna 3 secondi sul giro, forse non ha molto senso resistere più di tanto.

Resistere è cmq una scelta buona e giustificata, può scoraggiare l'avversario dal tentare un attacco decisivo, e sicuramente rende le gare più piacevoli e agonistiche, d'altronde si corre per il gusto dell'agonismo no? Tuttavia non bisogna esagerare. Restate sempre nei limiti della sportività e non cambiate corsia in rettilineo più di una volta. Se decidete di restare esterni, lasciate sempre un po' di spazio per l'avversario, oltre ad essere corretta è anche una mossa intelligente visto che se l'avversario non ha spazio e si appoggia contro di voi, sarete voi a finire fuori pista. Se decidete di restare interni invece, tenete presente che dovrete frenare un po' prima perché sarete costretti ad una entrata in curva più stretta e di conseguenza ad una velocità minore. Non fate la gara a chi frena più in ritardo.

- **13.5 - I doppiaggi**

Il doppiato è un pilota che è in pista per un posto nella classifica finale. Per una miriade di motivi si trova ad essere doppiato ma questo non lo rende di colpo invisibile e inesistente. Merita il totale rispetto e di sicuro non dovete mai aspettare che si sposti fuori pista per farvi passare all'istante. Anche se è giusto aspettare un trattamento migliore e bassa resistenza al sorpasso, non prendetelo per scontato. Per un sacco di motivi potrebbe resistere, anche per errore, ma voi dovete essere sempre pronti all'imprevisto perché un incidente penalizzerà sicuramente più la vostra gara che la sua. Se invece siete voi ad essere doppiati, ricordatevi che se siete in duello con un vostro avversario avete ogni diritto di non spostarvi subito e continuare il duello in quell'istante. Ricordatevi però che dovete pur dare strada a chi vi sta per doppiare. E' sempre meglio farlo in un lungo rettilineo e non in prossimità di curva. In uscita di curva non spostatevi subito fuori traiettoria. Per fare questa manovra dovete togliere il piede dall'acceleratore e rischiate anche di perdere il controllo. Se poi chi vi sta per doppiare è molto vicino, rischia di tamponarvi. Restate invece in traiettoria, sfruttando la massima accelerazione della vostra vettura e lasciate a chi sta per doppiarvi la scelta di uscire di scia e affiancarvi. Solo in quel momento potete alzare il piede dal gas per agevolare la manovra

Il doppiaggio è una grande occasione per aumentare il gap dal vostro avversario oppure per diminuirlo. Resta il fatto che lui potrebbe essere più bravo o più fortunato di voi nell'effettuare la manovra. Questo non vi dà assolutamente il diritto di spingere il doppiato fuori strada per guadagnare tempo. Così sono le gare, fatevi una ragione e continuate a spingere. I piloti più esperti riescono a modificare di poco il loro ritmo per poter trovare i doppiati in punti del tracciato dove è facile sorpassarli, pensate in anticipo su come fare, a volte è più facile di quel che sembra.

- **13.6 - I pitstop**

E' molto utile sapere effettuare un buon pitstop e non perdere tempo, perché è qui che si guadagna oppure lo si perde! L'allenamento per trovare la giusta posizione è una cosa da non tralasciare, così come l'entrata e l'uscita seguendo le vie apposite. Indovinare il momento giusto per entrare nei pits è una delle cose che distinguono i bravi piloti con i veri campioni, anche se da sola non basta. Tantissime gare comunque, sono state vinte o perse in un pitstop per merito di strategie spesso impensabili e molto originali: esempio nelle gare sprint, assetti fatti apposta per consumare principalmente un treno di gomme invece che tutte e quattro. Sembra assurdo ma quando farete il vostro unico pit cambiando soltanto due gomme, vi renderete conto del tempo in meno necessario per effettuare il pitstop e della differenza che avrete guadagnato nei confronti dei vostri avversari! Questo è solo un piccolo esempio mentre in realtà i migliori piloti, aiutati anche dalla loro esperienza, spendono gran parte del loro tempo per trovare la giusta strategia piuttosto che limare qualche centesimo al loro giro migliore!

## **14.0 - DIREZIONE GARA**

La DG è formata da una commissione di 3 o più persone (a patto che il totale dei membri sia sempre dispari) composte nella seguente maniera: 1 rappresentante esterno dello staff + 2 (o più) rappresentanti dei team iscritti ad ogni singolo campionato.

## **15.0 - RECLAMI**

Al termine di ciascun evento sarà possibile segnalare eventuali reclami alla DG utilizzando il topic apposito che verrà aperto all'interno di ciascun campionato. Tutti i reclami dovranno essere presentati dal TM o pilota nella seguente forma (entro 24 ore dall'evento disputato):

*Pilota 1 Vs. Pilota 2*

*Nome Team*

*Riferimento gara (manches, giro, minuto)*

*Motivo del reclamo*

Ciascun reclamo dà diritto ad una replica da parte della persona interessata (e quindi non il TM).

La DG si riserva comunque il diritto di valutare comportamenti scorretti in pista anche senza la presenza di reclami ufficiali e/o ufficiosi, controllando il giro di formazione ed il primo giro di ogni gara in presenza di incidenti gravi, anche se non segnalati. In ogni caso, i piloti sono tenuti a segnalare con precisione il Giro ed il Tempo (min e sec) di ogni reclamo fatto.

## **16.0 - PENALITA'**

- **16.1 - Assenze non comunicate**

Ciascun pilota ha l'obbligo di comunicare ogni assenza nelle modalità e nei tempi previsti dall'articolo 9.0 del presente regolamento. In caso contrario, ogni due assenze non segnalate (indipendentemente da "Special Event" o "Campionati"), i piloti verranno inseriti automaticamente in una "black list" che farà perdere loro ogni priorità d'iscrizione negli eventi correnti e futuri, per un periodo di durata compresa tra 1 e 6 mesi.

Sarà comunque possibile uscire dalla "black list" prima dei tempi previsti pagando una "cauzione" al portale di 10,00 € (dieci euro) che verrà gestita come "donazione" per le spese del sito e dei server.

- **16.2 - Ritiri dai campionati**

Come per le assenze non segnalate, chi si ritirerà da due o più campionati verrà inserito in una "black list" dedicata che farà perdere la priorità d'iscrizione negli eventi futuri.

Anche in questo caso, sarà possibile uscire dalla "black list" pagando una "cauzione" al portale di 10,00 € (dieci euro) che verrà gestita come "donazione" per le spese del sito e dei server.

- **16.3 - Chat in qualifica o gara**

Negli eventi con la DG presente in pista chi chatta in qualifica sarà retrocesso immediatamente in ultima posizione mentre chi chatta in gara sarà espulso dal server. In tutti gli altri casi i trasgressori saranno puniti con la perdita di 1 punto per ogni messaggio inviato. In alcuni casi, la DG potrà decidere di applicare qualunque altro tipo di provvedimento a sua insindacabile discrezione.

Per non incorrere in penalità è consentito l'uso del **whisper** (bisbiglio). Come dice lo stesso termine, tale strumento serve per comunicare con il pilota scelto senza inviare il messaggio a tutti gli altri concorrenti. Per usarlo nel modo corretto bisogna inserire nella chat di rFactor **/w NOME PILOTA** seguito dal testo che volete inviare.

- **16.4 - Offese sul server o forum**

In caso di offese alla DG o ad altri piloti iscritti ai campionati targati S.RW, la DG si riserva il diritto di applicare una squalifica dall'evento corrente o da quello successivo.

Qualora le offese dovessero apparire "gravi", la penalità potrà essere estesa all'intero campionato o a tutti gli eventi organizzati dal portale SIM.RACINGWORLD.IT (ban definitivo).

- **16.5 - Tagli del circuito (attraversamento per la via più breve)**

Eventuali tagli del tracciato (il limite massimo consentito è di 3 tagli per ciascun evento) verranno sanzionati con un Drive Through o la squalifica dall'evento. Per non incorrere in penalità è necessario avere "almeno" due ruote sempre in pista (il cordolo è considerata pista mentre le aree cementate al di fuori dello stesso o della riga bianca no). Se il taglio è stato fatto in buona fede (per errore o distrazione), è possibile evitare la penalità decelerando subito dopo.

**N.B.** Questo articolo del regolamento include anche le uscite fuoripista mirate a sfruttare una maggiore velocità di percorrenza in curva.

- **16.6 - Incidenti**

- **16.6.1 - Qualifica**

In caso di ostruzionismo o presenza di incidenti durante le qualifiche ufficiali, verrà applicata una retrocessione sullo schieramento di partenza di 10 o più posizioni. In base alla gravità della manovra, la DG si riserva il diritto di far partire dai box il pilota incriminato.

- **16.6.2 - Partenza e T1**

Chi si renderà protagonista di manovre avventate nel corso del primo giro della gara subirà una penalità maggiorata (vedi art.15.7).

- **16.6.3 - Doppiaggi**

I piloti a cui verrà esposta la bandiera blu dovranno cedere la posizione senza opporre resistenza. Nel caso di duelli con altri piloti, il doppiato avrà come limite massimo per cedere la posizione 1 solo giro. Se questa regola non verrà rispettata, il comportamento del doppiato sarà oggetto di verifica da parte della DG.

- **16.6.4 - Squalifica**

Se un pilota causa incidenti gravi in due appuntamenti consecutivi, la DG si riserva il diritto di squalificarlo dall'evento e/o da quelli successivi.

- **16.6.5 - Ammonizioni e/o richiami dalla DG**

Ogni due ammonizioni, il pilota richiamato dalla DG verrà punito con 1 punto di penalità.

- **16.7 - Qualifiche e regola del 107%**

Al termine delle qualifiche ufficiali chi avrà segnato un tempo superiore al 107% della pole position (in caso di campionati multi-classe si fa riferimento alla pole di ogni singola categoria) non potrà prendere parte alla gara. Se un pilota non fa in tempo a qualificarsi avrà a disposizione il warm-up per registrare un giro valido sotto la supervisione della DG. Se il tempo ottenuto rientrerà nel 107%, il pilota sarà ammesso alla gara partendo però dal fondo dello schieramento.

- **16.8 - Calcolo delle penalità in gara**

- incidenti causati: -2 punti per la prima vettura danneggiata; \*
- incidenti causati: -1 punto ulteriore per ciascuna vettura danneggiata direttamente o indirettamente;
- incidenti causati nella corsia box: -2 punti extra + Warning
- incidenti causati nel corso del giro di formazione: -2 punti extra + Warning + partenza dai box nella gara o evento successivo;
- incidenti causati nel corso del primo giro: -2 punti extra + ammonizione;
- incidenti che causano il ritiro immediato di un concorrente: -5 punti extra + Drive Through da scontare entro i primi 5 giri della gara successiva;
- incidenti che coinvolgono 3 o più vetture: Drive Through (a cui va sommata la penalità in punti) da scontare entro i primi 5 giri della gara successiva;
- X posizioni guadagnate scorrettamente in seguito al contatto di una o più vetture: X posizioni in meno nello schieramento di partenza della gara o evento successivo. \*\*

\* Se un pilota dimostra di avere "fair play" aspettando il/i rivale/i, la penalità potrà subire uno "sconto" dal 50% al 100%.

\*\* "X" è il numero di posizioni guadagnate in maniera scorretta.

**N.B.** Tutti i contatti, che non causeranno danni o perdita di posizioni, alle vetture che hanno subito l'urto, non saranno sanzionati anche se avvenuti nel corso del primo giro, fatta eccezione per le azioni scorrette che comunque saranno oggetto di verifica da parte della DG.

- **16.9 - Recupero penalità**

Se un pilota è assente nell'evento in cui deve scontare una penalità di qualsiasi natura (retrocessione, partenza dai box, ...), non dovrà recuperarla nell'evento successivo.

- **16.10 - Warning (½ squalifica)**

Un "warning" è una penalità assegnata ai piloti che hanno tenuto un comportamento grave, scorretto o antisportivo. Il warning comprende un periodo variabile di eventi/gare, durante il quale il pilota può partecipare normalmente ma, nel caso mantenga lo stesso comportamento, incorrerà in una squalifica da uno o più eventi, in base alla gravità del comportamento.

- **16.11 - Squalifica**

Ogni 3 penalità ricevute, ciascun pilota verrà squalificato dall'evento successivo\*. Dalla quarta penalità in poi la punizione sarà sempre maggiore, arrivando fino alla squalifica dal campionato come nell'esempio seguente:

- 3 penalità conteggiate nel campionato » squalifica da un evento
- 4 penalità conteggiate nel campionato » squalifica da un ulteriore evento
- 5 penalità conteggiate nel campionato » squalifica dal campionato

Se il pilota dimostra di avere una buona condotta per 2 eventi consecutivi, verrà decurtata 1 penalità dal conteggio totale (tale penalità continuerà però ad avere peso nella classifica del pilota).

\* A fine campionato, eventuali squalifiche (dovute alla somma delle penalità ricevute) verranno applicate dalla DG direttamente nell'ultimo evento disputato.

- **16.12 - Altro...**

La DG si riserva il diritto di applicare in qualunque momento penalità anche in forme diverse da quelle descritte nel presente regolamento.

La DG non è tenuta a "ricordare" le penalità da scontare durante le serate ufficiali. E' dovere del pilota tenersi informato tramite il forum ufficiale del campionato e rispettare i provvedimenti decisi dalla DG. I trasgressori saranno puniti con la squalifica dall'evento.

*L'iscrizione a ciascun evento comporta la consapevolezza e l'accettazione, da parte di ciascun utente, che il proprio nome possa essere usato senza scopo di lucro all'interno del portale SIM.RACINGWORLD.IT, del forum o dei siti affiliati.*